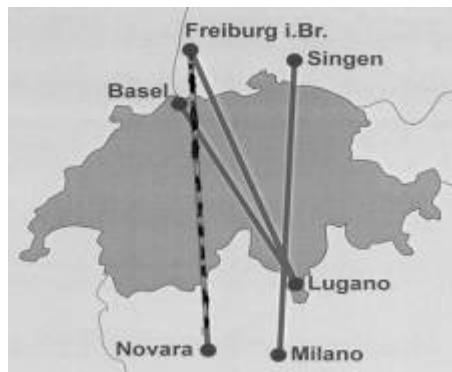


= Trasporto strada-rotaia

Il 20.4.2002 il **Gruppo Italo Briano** ha effettuato una visita ad un Terminal Intermodale dell'Hupac. L'incontro è stato molto interessante vista la realtà di questa azienda che in pratica coniuga le qualità positive del trasporto su rotaia con quelle del trasporto su gomma una volta che il carico è giunto all'interporto di destino.

Per chi non conoscesse la società, il cui slogan è *moving together* traducibile in “ il trasportare insieme”, diamo qui di seguito alcune notizie sulla sua attività.



Rotte giornaliere (*documentazione Hupac*) e Autostrada viaggiante (*documentazione Hupac*)

L'Hupac SA è stata fondata nel 1987 (malinconicamente l'anno mi ricorda la fondazione -insieme a Zanin- del vecchio gruppo GFMIB, tristemente disgregatosi in tre altre associazioni (dopo 12 anni di ascesa sotto la mia Presidenza), a seguito delle mie dimissioni date a fine dicembre 1999.

Ha 95 azionisti: per il 72% trasportatori e spedizionieri e per il residuo società ferroviarie.

Il materiale rotabile è composto da più di 2.400 carri ferroviari per il trasporto di autocarri, containers, casse mobili e semirimorchi. In collaborazione con le sue associate gestisce un network europeo, come detto, per il trasporto su rotaie di spedizioni del traffico merci stradale.

Per realizzare l'obiettivo aziendale di coniugare l'ecologia con l'economia nel trasporto merci l'Hupac SA si avvale anche di Hupac Intermodal SA che offre la disponibilità di 60 treni shuttle al giorno con un volume di traffico di 360.000 spedizioni stradali per anno pari a 6,7 milioni di tonnellate nette. Il gruppo Hupac conta più di 200 collaboratori con una cifra d'affari di oltre 280 milioni di franchi svizzeri.

In Italia fanno parte del gruppo sia la Hupac Italiana SpA che la Fidia SpA (per la logistica), la Termini SpA (per la costruzione dei terminali) che la Lombardia Nord Dogane SpA (per la gestione immobiliare). Altri partners si trovano in Germania Svizzera ed Olanda.

Nelle cartine sono indicate le rotte del trasporto combinato con treni giornalieri e le relazioni della “autostrada viaggiante” (automezzi accompagnati dagli autisti che viaggiano su carrozze appositamente attrezzate).

Quest'ultimo settore è stato ristrutturato nel 2001 ed una notevole fetta di traffico è stato trasferito sulla relazione Friburgo-Novara via Lotschberg-Sempione gestita da Ralpin SA, società cui partecipano Hupac, BLS, FFS e Trenitalia. Ovviamente la relazione Hupac via Gottardo ne ha

risentito; nè l'apertura della nuova direttrice Brunnen-Lugano è stata sufficiente a compensare la quantità di traffico dirottato.



Foto spettacolare di un treno completo (*documentazione Hupac*)

La differenza è anche in relazione alla diversa sagoma limite (Gabarit) ammessa da Ralpin (altezza laterale m 4) contro i 3,80 di Hupac Intermodal.

In totale ogni giorno vi sono due shuttles fra Lugano e Friburgo, due Lugano-Basilea e quattro fra Milano e Singen contro i 14 sulla Novara-Friburgo.

Complessivamente l'autostrada viaggiante nel 2001 ha registrato un volume di traffico di 56.500 spedizioni stradali anche se la tratta del Gottardo ha avuto una lieve diminuzione di traffico a causa dell'aumento dei limiti di peso introdotti nel traffico di transito.

In futuro, con la concorrenza su rotaie, la ferrovia dovrà migliorare in misura decisiva sia la qualità che la produttività anche con l'assegnazione di precedenza ai treni merci pesanti in transito rispetto al traffico regionale onde contenere e ridurre drasticamente i crescenti ritardi (il 25% dei treni ha più di 6 ore di ritardo).

Per strategia di crescita l'Hupac intende portare la quota di mercato di traffico combinato transalpino al di sopra del 50% entro il 2005, con un investimento di ben 250 milioni di FrSv in nuovo materiale rotabile, terminals e servizi informatici.

Purtroppo alcune tratte, specialmente a sud del confine svizzero, sono a binario unico (ad esempio la Bellinzona-Luino-Gallarate) o a sagoma ridotta (esempio la Como-Gallarate). Code ai confini, a Basilea e a Chiasso spesso impediscono anche di rispettare gli orari di partenza degli shuttles.



Vista dello scalo di Rotterdamv (*documentazione Hupac*)



Sollevamento di un semirimorchio (*documentazione Hupac*)

In nome della liberalizzazione c'è un progetto per ripartire le responsabilità nell'ambito della produzione fra ferrovie svizzere ed italiane: le FFS rileveranno la pianificazione e l'esecuzione dei traffici fino a Milano e le FS programmeranno i treni dall'Italia centro meridionale. Un settore che sta assumendo una importanza sempre maggiore è il traffico marittimo per il migliorato collegamento con i porti di Amburgo, Anversa e Rotterdam; la collaborazione con la Cemmat sulla tratta Singen Genova ha permesso di collegare anche la Tunisia.

Paradossalmente i problemi sono ora legati alla carenza di locomotori e personale,



Ultimi acquisti diesel (foto G.D. M.)



Banco di manovra dei nuovi locomotori tipo 753 (foto G.D. M.)



Altro tipo di diesel in uso (foto G.D. M.)



I vecchi D341 (foto G.D.M.)



G.D.M.)

Altri locomotori diesel (foto



Gru di questo tipo sono in commercio, in H0, sia nella versione a portale che gommata (foto G.D. M.)



Carico di una cassa mobile (*documentazione Hupac*)



Vista dall'alto di una gru a portale (*documentazione Hupac*)

Quanto ai carri, per far fronte all'aumento di richiesta di trasporto sono stati ordinati 100 nuovi carri da 60' e 200 carri a tasca IV, quest'ultimo tipo permette di caricare i treni in modo flessibile essendo atto indifferentemente al trasporto di containers, casse mobili e semirimorchi.

Per l'autostrada viaggiante sono stati commissionati 120 carri ultraribassati (- 32 cm contro i -23 dei precedenti senza riduzione del diametro delle ruote) a bassa rumorosità;

Sono in corso di ristrutturazione

anche 10 vagoni letto per gli autisti, dotati di spazio notte con cuccette e spazio soggiorno con cucina-tinello

Hupac e Cemat hanno sviluppato il software GOAL (global oriented application for logistics) per prenotazioni e controlli direttamente da parte del cliente, on-line via Internet.

E' previsto anche il nuovo Cesar, un programma che permetterà anche il controllo via satellite.

Detto software è già stato adottato da diverse imprese: Trailstar, Novatrans, Hungaro Kombi, Sve-Kombi, CTL e Combiberia facilitando le esecuzioni automatiche dei traffici misti.



Modelli commerciali personalizzati (foto GDM)

Ogni giorno vengono approntati oltre 30 treni shuttles: qualche altro dato sul terminale di Busto, a noi più vicino: le cinque gru a portale (quattro a 16 ruote ed una a 20 per meglio distribuire le forze assiali che si generano durante le operazioni di carico) hanno una portata di 40 tonnellate e possono caricare indifferentemente containers, casse mobili e semirimorchi con capacità massima di 30 unità all'ora; la lunghezza massima dei treni è di 530 metri e la massa di 1.100 tonnellate; i locomotori D341, acquistati dalle FS, sono attualmente accantonati e stanno per essere sostituiti da altri di fabbricazione tedesca.

Ma le foto più spettacolari fornite da Hupac e quelle più normali riprese dal sottoscritto sono forse più eloquenti di tanta parole.